



# Μιχάλης Σακέλλης

## «Οι καλές μέρες έρχονται»

Τις γνωστές και επείγουσες ακτοπλοϊκές προκλήσεις του καιρού μας –την προσαρμογή στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και την ανάγκη ανανέωσης του στόλου– έρχεται να πλαισιώσει μια τρίτη πρόκληση-τριπλή εξίσωση: αν και πώς το αυξημένο κόστος καυσίμων μετακυλιείται στα ναύλα και τελικά στην κίνηση επιβατών. Ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ και αντιπρόεδρος της Attica Group απαντά στο ΑΠΕ-ΜΠΕ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΟ ΑΘΗΝΑΪΚΟ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΟ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΕΙΔΗΣΕΩΝ  
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΣΥΜΕΩΝΙΔΗΣ

# Φ

έτος, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας συμπληρώνει 100 χρόνια από την ίδρυσή του. Επετειακά χρονιά για την ακτοπλοία, που δυστυχώς συμπίπτει με τις επιπτώσεις της πανδημίας και στην οικονομία. Θα μπορούσατε να μας κάνετε μια αποτίμηση της κατάστασης; «Ο Σύνδεσμός μας έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη της επιβατηγού

ναυτιλίας σε όλη τη διάρκεια της λειτουργίας του. Ξεκίνησε τις δραστηριότητές του το 1921, με την ονομασία Πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωση, εκπροσωπώντας αρχικά τα ακτοπλοϊκά πλοία και αργότερα τα κρουαζιερόπλοια και τα ferries των διεθνών γραμμών. Την τελευταία περίοδο, σημαντικό σταθμός είναι το 2011, όταν μετά από 35 χρόνια συγχωνεύθηκαν ο ΣΕΕΝ και η ΕΕΑ (Ένωση Επιχειρήσεων Ακτοπλοίας) και αποτέλεσαν τον

μοναδικό φορέα θεσμικής εκπροσώπησης της επιβατηγού ναυτιλίας στην Ελλάδα. Επίσης, πρέπει να τονίσουμε τη συμμετοχή του Συνδέσμου σε όλα τα στάδια, τις διαδικασίες και τις νομοθετικές μεταρρυθμίσεις και αλλαγές για την απελευθέρωση των υπηρεσιών μετά το 2000. Υπενθυμίζω ότι στις αποφάσεις αυτές στηρίχτηκε η ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, με τη δρομολόγηση 21 νεότευκτων και άλλων πλοίων μικρής ηλικίας ➤



ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΣΤΟΛΟΥ: « Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ »



«Η κίνηση επιβατών φέτος ήταν αυξημένη κατά 30% σε σύγκριση με το 2020, αλλά μειωμένη κατά 40% σε σχέση με το 2019, χρονιά-στόχο για τουρισμό και ακτοπλοΐα»

στις ακτοπλοϊκές γραμμές. Σημαντική ήταν η παρουσία και συμμετοχή του ΣΕΕΝ και στις αλλαγές νομοθετικού πλαισίου που αποφασίστηκαν το 2013 για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου στις γραμμές Ελλάδας-Ιταλίας».

**Σε τι επίπεδα διαμορφώθηκαν οι κρατήσεις για την τουριστική περίοδο του 2021 σε σχέση με το 2020 και τι αναμένεται για το 2022;**

«**Π**αρότι μέχρι τις 13 Μαΐου 2021 δεν ήταν γνωστές οι προϋποθέσεις ούτε η ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης των μετακινήσεων, ο τουρισμός ανέκαμψε σημαντικά αποδεικνύοντας τη δυναμική της Ελλάδας ως τουριστικού προορισμού και δημιουργώντας κλίμα αισιοδοξίας και θετικές προοπτικές ούτως ώστε το 2022 να επανέλθουμε στις καλές μέρες. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα πλοία μας ήταν υποχρεωμένα να λειτουργούν κανονικά και τη χειμερινή περίοδο, παρά την κρίση και την απαγόρευση μετακινήσεων, θα πρέπει να βασίζουμε τις συγκρίσεις μας στη συνολική κίνηση του έτους και όχι μόνο στη θερινή περίοδο. Την περίοδο 1/1/2021-31/10/2021, σε σύγκριση με το 2020, η κίνηση επιβατών ήταν αυξημένη κατά 30%, η κίνηση αυτοκινήτων Ι.Χ. κατά 32% και η κίνηση φορτηγών κατά 11%, παρ' όλα αυτά παραμένει χαμη-

λά σε σύγκριση με το 2019, μειωμένη κατά 40% στους επιβάτες (53% το 2020), κατά 15% στα Ι.Χ. και κατά 12% στα φορτηγά. Το συμπέρασμα είναι ότι υπάρχει ακόμα μεγάλη απόσταση για να φτάσουμε στα επίπεδα του 2019, που αποτελούν στόχο τόσο για την τουριστική όσο και για την ακτοπλοϊκή κίνηση, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων της Αδριατικής. Να σημειώσουμε ότι η αύξηση σε σχέση με το 2020 οφείλεται κυρίως στις Κυκλάδες και λιγότερο στις άλλες γραμμές. Σχετικά με τα οικονομικά αποτελέσματα, φαίνεται ότι η αύξηση εσόδων το 2021 δεν είναι αρκετή για να καλύψει την αύξηση του κόστους καυσίμων (εκτιμώμενη μέση αύξηση 35% σε σχέση με το 2020), συνεπώς δεν περιμένουμε διαφοροποιήσεις σε σχέση με τα ζημιογόνα αποτελέσματα του 2020».

**Έχει βοηθήσει την κατάσταση η υπογραφή συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας; Το Υπουργείο Ναυτιλίας αύξησε τη σχετική χρηματοδότηση από 90,7 εκατ. ευρώ το 2019 σε 130 εκατ. ευρώ το 2021, επιτρέποντας την αύξηση των άγονων γραμμών κατά 24 (18 το 2020 και 6 το 2021).**

«Εδώ υπάρχει μια παρεξήγηση. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα κεφάλαια που διατίθενται για τα δρομολόγια δημόσιας υπηρε-

σίας (κακώς λέγονται άγονα) είναι αποζημιώσεις και όχι βοήθεια ή επιδοτήσεις. Η αύξηση στη χρηματοδότηση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας ήταν θετική και απαραίτητη, όμως δεν αποσκοπεί στην ενίσχυση των εταιρειών μας, αλλά στην αύξηση των δρομολογίων και τη βελτίωση

## 2021 Αύξηση εσόδων, ζημιογόνα χρήση



«Η αύξηση του κόστους καυσίμων δημιουργεί πιέσεις για την αύξηση των ναύλων. Όμως αυτό δεν αποτελεί πάντα λύση, γιατί μειώνεται η κίνηση»

των υπηρεσιών προς τα μικρά νησιά μας –και τα μεγάλα την περίοδο της κρίσης. Αυτά πρέπει να διευκρινιστούν με σαφήνεια και από το Υπουργείο».

**Οι ανατιμήσεις σε πρώτες ύλες, μεταφορικό και ενεργειακό κόστος εκτιμάται ότι θα επδράσουν στις τελικές τιμές των προϊόντων μέχρι τον Μάρτιο του 2022. Υπάρχουν ενδείξεις για αυξήσεις στις τιμές των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων εξαιτίας της ανόδου στις τιμές των καυσίμων;**

«**Δ**εν γνωρίζω την πολιτική που θα ακολουθήσουν οι εταιρείες. Οι τιμές των καυσίμων σήμερα είναι σχεδόν διπλάσιες σε σχέση με το 2020 και κατά μέσο όρο το 2021 αναμένεται να είναι αυξημένες 35%. Η αύξηση του κόστους καυσίμων,

που είναι ο σημαντικότερος παράγοντας του κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων (σε ποσοστό 50%), δημιουργεί πιέσεις για την αύξηση των ναύλων, όμως αυτό δεν αποτελεί πάντα λύση γιατί μειώνεται η κίνηση. Κάθε εταιρεία θα χαράξει τη δική της πολιτική». **Πώς είναι η κατάσταση των λιμενικών υποδομών; Υπάρχουν αυτά τη στιγμή προβλήματα σοβαρά, που χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση;**

«Τα προβλήματα στα λιμάνια μας είναι γνωστά, τα έχουμε επισημάνει, όπως επίσης και η Ένωση Γκιοιάρχων, με λεπτομερή αναφορά για κάθε λιμάνι ξεχωριστά. Σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση του υπουργού Ναυτιλίας, έχουν προγραμματιστεί χρηματοδοτήσεις 44 έργων, κόστους

195.210.000 ευρώ, αλλά και μελέτες και παρεμβάσεις κόστους 200 εκατ. ευρώ. Πρέπει να γνωρίζουμε όμως ότι πρόκειται για έργα κοστοβόρα, με χρονοβόρες διαδικασίες έγκρισης, συνεπώς δεν θα έχουμε άμεσα αποτελέσματα –πλην των μικρών έργων συντήρησης. Πάντως, θεωρούμε θετικό ότι έχουν ληφθεί αποφάσεις και έχει μελετηθεί η εκτέλεση έργων, για τα οποία πιστεύουμε ότι σύντομα θα έχουμε καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εικόνα».

**Υπάρχει ανάγκη ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου; Πώς μπορεί να γίνει και με ποιο τρόπο; Το 60% του στόλου είναι εντός του ορίου ηλικίας των 30 ετών, ενώ το 2030 το 74% του στόλου θα έχει ξεπεράσει τα 30 έτη, σύμφωνα με πρόσφα-**

**τη μελέτη της PWC με τη συνεργασία του ΣΕΕΝ.**

«**Η** ακτοπλοΐα μας τα επόμενα χρόνια έχει να αντιμετωπίσει δύο μεγάλες προκλήσεις: την προσαρμογή των πλοίων στους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς και την ανανέωση του στόλου. Δύο θέματα που θα επηρεάσουν τις εξελίξεις. Λόγω της σοβαρότητάς τους αλλά και λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της χώρας μας, πρέπει να αντιμετωπιστούν με προσεκτικά βήματα τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Ήδη αναμένουμε να ολοκληρωθούν οι μελέτες για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου, στις οποίες συμμετέχει και ο Σύνδεσμός μας. Επίσης, εκπονούνται μελέτες από τον ΣΕΕΝ τόσο για τις ▶



ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΙΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ, ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΜΕΤΟΧΩΝ:

« ΠΟΛΛΑ ΣΥΖΗΤΙΟΥΝΤΑΙ, ΛΙΓΑ ΓΙΝΟΝΤΑΙ »



Κόστος καυσίμων,  
ναύλα, κίνηση επιβατών

## Τριπλή εξίσωση



«Τρία νεότευκτα ταχύπλοα της Attica στον Αργοσαρωνικό το 2022: Το πρώτο, μικρό αλλά σημαντικό βήμα για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου»

επιπτώσεις των νέων κανονισμών στην τουριστική κίνηση και την ανάπτυξη των νησιών όσο και για τεχνικά και θεσμικά ζητήματα που αφορούν την ηλεκτροδότηση των πλοίων».

**Εκτιμάτε ότι οι οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας στο λειτουργικό κόστος των πλοίων θα οδηγήσουν σε συγκωνεύσεις ακτοπλοϊκών εταιρειών ή σε πωλήσεις μετοχών από τράπεζες;**

«Θα έλεγα ότι, όπως συνήθως, πολλά συζητούνται και λίγα γίνονται. Θα ήθελα να σας παραπέμψω στις υπεύθυνες ανακοινώσεις των εταιρειών, που αποτελούν τη μοναδική αλήθεια».

**Πώς συμμετέχει ο κλάδος της ακτοπλοΐας στη συνολική προσπάθεια να μειωθεί η γραφειοκρατία και να ψηφιοποιηθούν διαδικασίες που απαιτούν φυσική παρουσία των πολιτών και πολύ χρόνο; Για παράδειγμα, τι γίνεται με το ηλεκτρονικό εισιτήριο;**

«Το ηλεκτρονικό ακτοπλοϊκό εισιτήριο είναι μια πολύ παλιά υπόθεση. Σας υπενθυμίζω ότι από το 1997 τα εισιτήρια της ακτοπλοΐας είναι μόνο ηλεκτρονικά. Συνεπώς, από τη δική μας πλευρά, σ' αυτό τον τομέα έχουν γίνει τα πάντα εδώ και 24 χρόνια. Τα συστήματα κρατήσεων, αν και ιδιαίτερα πολύπλοκα λόγω των πολλών κατηγοριών εισιτηρίων, επιβατών, οχημάτων και φορτηγών, είναι εξελιγμένα και αξιόπιστα και παράγουν σε πραγματικό χρόνο στατιστικά στοιχεία που αξιοποιούν οι εταιρείες. Τα στοιχεία αυτά, όμως, δυστυχώς δεν αξιοποιούνται για το σύνολο της ακτοπλοΐας, παρότι στο Υπουργείο Ναυτιλίας κοινοποιούνται καθημερινά τα αρχεία με τις αναχωρήσεις κάθε πλοίου. Για όλα τα θέματα, βέβαια, είμαστε στη διάθεση του Υπουργείου ώστε να παρέχουμε κάθε δυνατή συνεργασία και βοήθεια, γιατί οι επιπτώσεις της γραφειοκρατίας βαραίνουν τον κλάδο μας».

**Εκτός από πρόεδρος του ΣΕΕΝ, είστε και αντιπρόεδρος της Attica Group, μέλους του Ομίλου Marfin. Η εταιρεία σας σχετικά πρόσφατα ανακοίνωσε την κατασκευή τριών υπεροςύγχρονων πλοίων τύπου αερο catamaran, που το 2022 θα δρομολογηθούν στις γραμμές του Αργοσαρωνικού.**

«Στα μέσα της δεκαετίας του '70, οι ακτοπλοϊκές υπηρεσίες στα νησιά του Αργοσαρωνικού αναβαθμίστηκαν με τη δρομολόγηση των "ιπτάμενων δελφινιών". Το 2022 θα αποτελέσει χρονιά-σταθμό νέων εξελίξεων και αναβάθμισης των υπηρεσιών, με τη δρομολόγηση των τριών νεότευκτων ταχύπλοων της Attica, πλοίων σύγχρονων και φιλικών προς το περιβάλλον. Η επένδυση αυτή αποτελεί το πρώτο βήμα, μικρό αλλά σημαντικό, για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού μας στόλου –αν αναλογιστούμε σε ποια περίοδο γίνεται».

« ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ ΖΗΜΙΟΓΟΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ »

Τίτλος Πατέρας διδάσκει τον γιο του κολύμβηση  
Φωτογράφος Φίλιππος Φιλίππου



Στην Dodekanisos Seaways, από γενιά σε γενιά, παραμένουμε πιστοί στις αξίες και την αποστολή μας: να υποστηρίζουμε τη νησιωτικότητα ενώνοντας τους ανθρώπους των νησιών μας, κυρίως των πιο απομακρυσμένων.



DIRECT LINE 22410 70590  
www.12ne.gr



Ρόδος, Κως, Σάμος, Ικαρία, Πάτμος, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Λέρος, Σύμη, Πανορμίτης, Νίσυρος, Χάλκη, Τήλος, Λειψοί, Αγαθονήσι, Φούρνοι, Αρκοί, Καστελόριζο